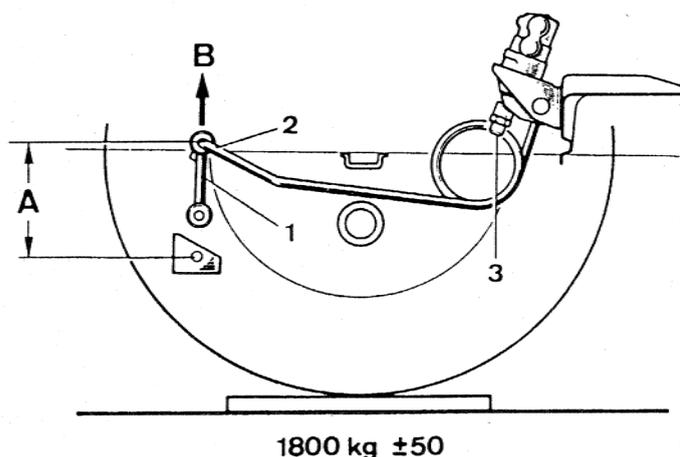


## REGLAGE DU CORRECTEUR DE FREINAGE DE FREINAGE

- Débrancher la biellette (1) de son point d'attache.
- Placer les roues arrière du véhicule sur une bascule et relever le poids indiqué par celle-ci.
- Charger ou décharger, si nécessaire le véhicule pour obtenir une valeur sur la bascule de  $1\ 800 \pm 50$  kg.

• Accrocher un dynamomètre sur l'extrémité du ressort (2) et exercer une tension « B » de 2 daN dans le sens de la flèche, maintenir cette valeur. Sous cette contrainte la cote « A » doit mesurer 115 mm pour les 3,5/4,5 t et 122 mm pour les 6 t, si celle-ci n'est pas obtenue agir sur la vis de réglage (3) pour obtenir la juste valeur.

• Retirer le dynamomètre et rebrancher la biellette (1).



Vue schématique du correcteur de freinage et points particuliers lorsque celui-ci est réglé par la « Méthode avec dynamomètre »  
Avec ce principe de réglage les roues arrière du véhicule sont placées sur une bascule et le poids indiqué par celle-ci doit être de  $1\ 800 \pm 50$  kg  
A : 115 mm pour les 3,5 t/4,5 t ; 122 mm pour les 6 t ; B : tension de 2 daN

## Méthode avec manomètres

Cette méthode est un peu plus longue que la précédente que nous venons de décrire mais permet tout de même d'effectuer le réglage avec un maximum de précision et une plus grande souplesse.

Pour réaliser correctement le réglage, le constructeur a identifié les véhicules de cette série d'une plaque signalétique indiquant quatre pressions de sortie « P2 » en fonction du poids relevé sous les roues arrière, ce réglage sera d'autant plus facile à réaliser par la figuration de l'abaque.

• Placer les roues arrière du véhicule sur une bascule et relever le poids indiqué par celle-ci.

• Déposer une vis de purge sur un étrier avant et brancher à sa place un manomètre gradué de 0 à 150 bars.

• Effectuer la même opération sur un cylindre de roue arrière.

• Purger les manomètres avant et arrière.

• Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti.

• Appuyer sur la pédale de frein jusqu'à obtenir une pression d'entrée « P1 » de 100 bars sur le manomètre du circuit avant.

• Maintenir la pédale dans cette position afin de garder la même pression, pendant ce temps, une autre personne de l'atelier vérifiera la pression hydraulique sur le manomètre

branché sur un cylindre de roue arrière. Cette pression doit correspondre, selon la charge relevée sur la bascule, à celle indiquée sur la plaque signalétique ou encore mieux par l'abaque représentée ici.

• Corriger la pression de sortie « P2 » si cela est nécessaire par l'intermédiaire de la vis de réglage (3).

### Premier exemple

Poids relevé sur la bascule : véhicule PTC de 6 t : 2 000 kg.

Pression hydraulique relevée sur le manomètre de l'étrier avant ou pression d'entrée « P1 » : 100 bars.

La pression hydraulique relevée sur le manomètre du cylindre de roue arrière ou pression de sortie « P2 » devra être de  $67 \pm 5$  bars.

### Deuxième exemple

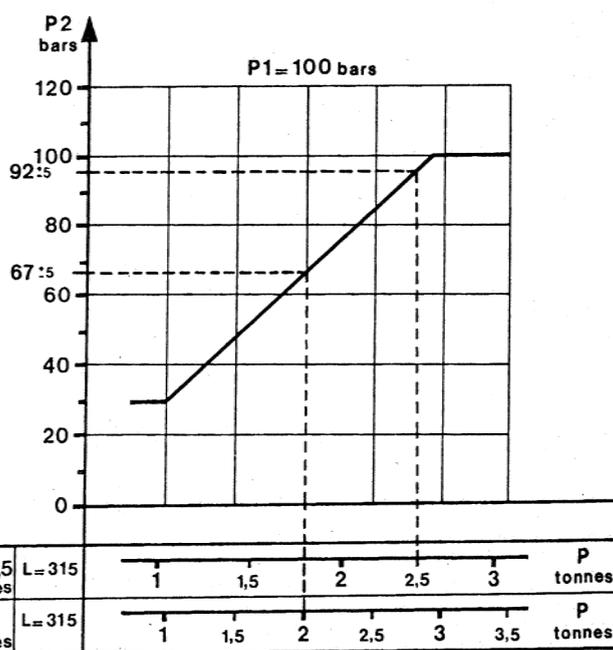
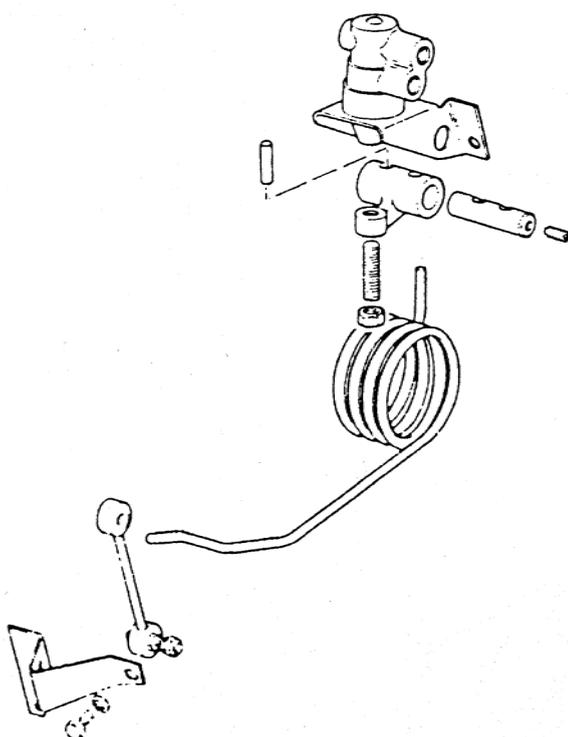
Poids relevé sur la bascule : véhicule PTC de 3,5/4,5 t : 2 500 kg.

Pression hydraulique relevée sur le manomètre de l'étrier avant ou pression d'entrée « P1 » : 100 bars.

La pression hydraulique relevée sur le manomètre du cylindre de roue arrière ou pression de sortie « P2 » devra être de  $92 \pm 5$  bars.

Après ces réglages, déposer les manomètres de l'étrier et du cylindre de roue, poser les vis de purge et purger le circuit de freinage (voir paragraphe correspondant).

## CORRECTEUR DE FREINAGE



Abaque pour le contrôle de la pression hydraulique de sortie P2 à la sortie du correcteur de freinage  
La pression de sortie « P2 » est relevée sur un des cylindres de roues arrière